



Onko kuljetuskysymykseenne
ratkaistu taloudellisesti?

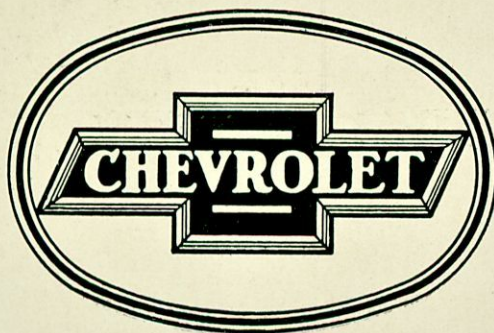
Chevrolet-vaanu – se on ratkaisu

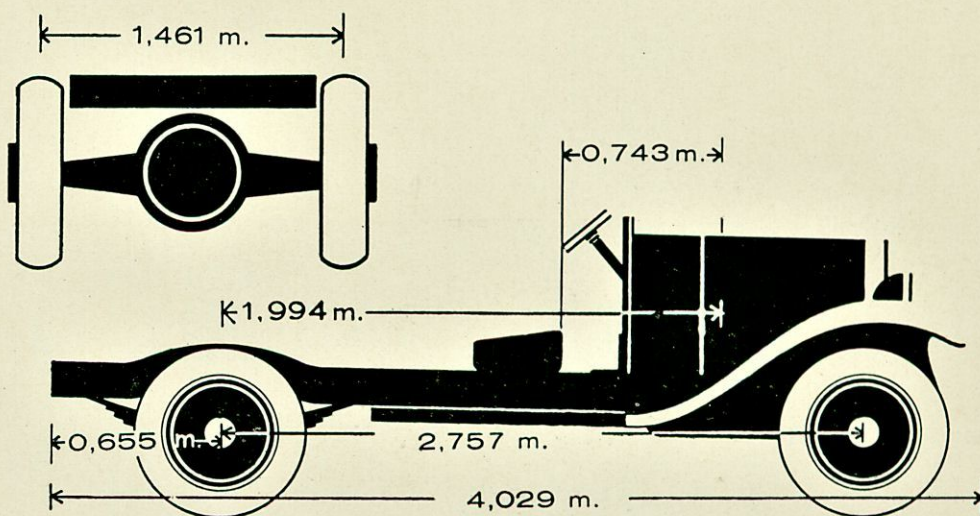
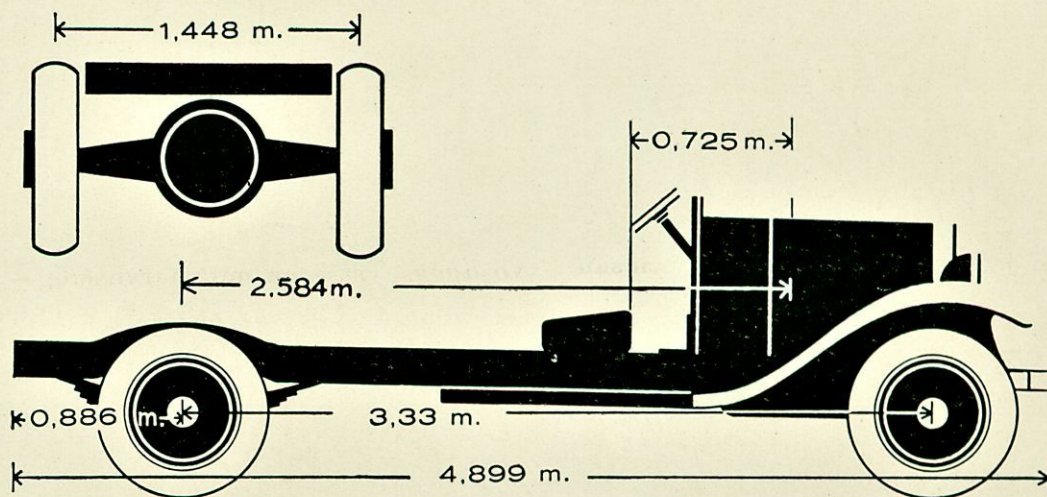
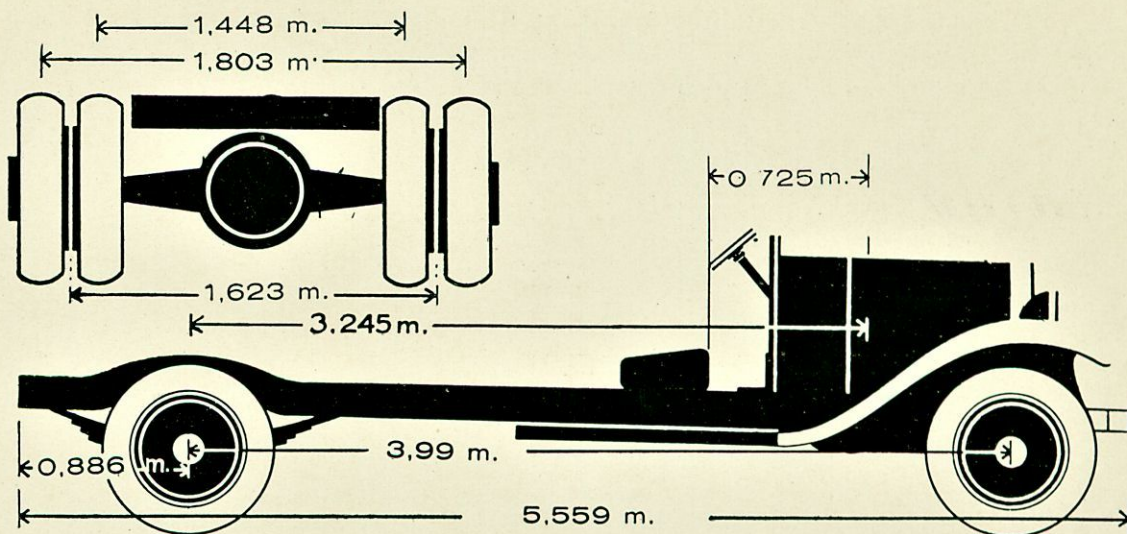
Tässä on 3 ajanmukaista, taloudellista kuorma-autoa

Kustannusten *vähentyminen* merkitsee suurempaa nettovoittoa. Kun *ostaa* taloudellisesti, niin säästää rahaa jo uuden moottoriajoneuvon ostossa — tätä kannattaa ajatella. Tietysti voitte korjata vanhan, aikansa palvelleen vaunun, niin että se pysyy käynnissä, kyllä voitte ostaa läpeensä kuluneen käytetyn auton halvalla — ja tällöin hankintakustannukset todella pysyvät alhaisina kerta kaikkisen suuremman menon vain siirtyessä tuonnemmaksi. Mutta ajatelkaapas, miten mielettömiä kunnossapitokustannuksia siitä aiheutuu, kun käytetään läpeensä kulunutta autoa. Yhtämittaisia korjauksia, suuria bensiini- ja öljylaskuja! Ja tämän lisäksi vielä harmi ja tappiot auton vähää väliä joutuessa seisomaan! Kannattavan liiketoiminnan ensimmäisenä edellytyksenä on se, että hankitaan kunnolliset ajoneuvot — vaunu, joka todella kel-

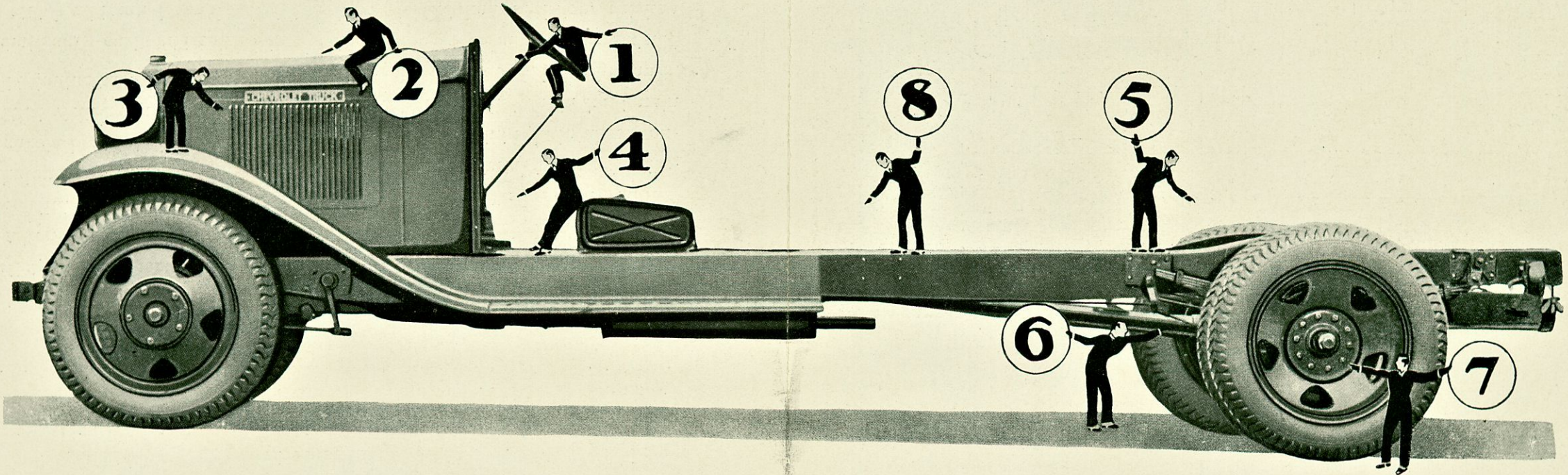
paa ja jolla todella on kaikki ne ominaisuudet jotka ajanmukaisen ajoneuvon on omattava. Siihen täytyy voida luottaa — tämä on päivän selvää, sillä aika on rahaa. Sen kuormituskyvyn täytyy vastata käyttöä — se ei saa olla liian suuri, ei myöskään liian pieni — kummassakaan tapauksessa ei taloudellisuutta ole otettu huomioon.

No hyvä. Tässä on mitä tarvitsette — valitkaa tässä kuvatuista Chevrolet-alustoista se, joka koonsa ja kuormituskykynsä puolesta sopii Teille — silloin saatte halvalla vaunun, joka voittamattoman luotettavuutensa ja säästäväisen öljyn ja bensiinin kulutuksen ansiosta palvelee Teitä parhaiten ja kauimmin halvimmallalla, vaunun, joka edullisen hintansa, käyttönsä ja kunnossapitonsa vuoksi säästää Teille rahaa. — Ostakaa harkiten, ostakaa ajanmukainen vaunu, ostakaa Chevrolet.

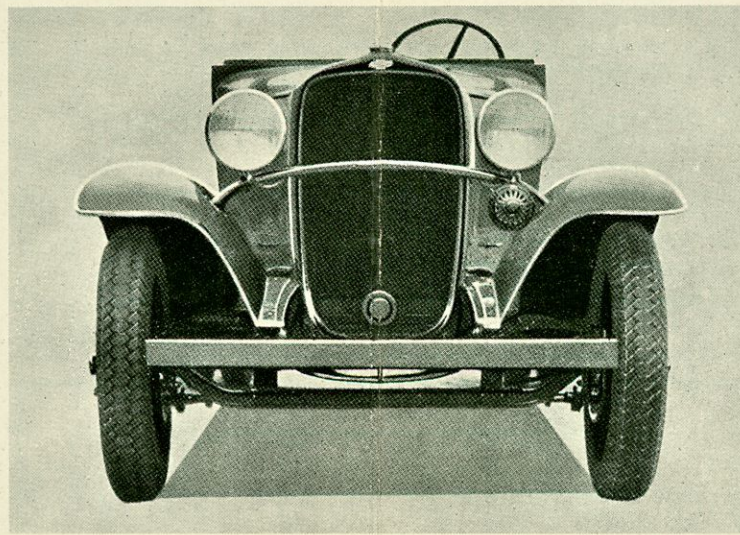




Näitten 8 painavan syyn vuoksi kannattaa ostaa uusi Chevrolet



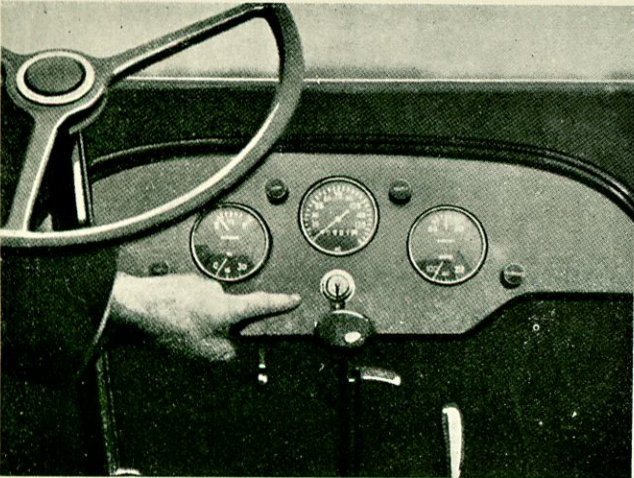
CHEVROLET — se on vaunu, johon voitte luottaa. Kysykää joltakin $\frac{1}{2}$ tai $2\frac{1}{4}$ tonnin Chevroletin omistajalta, onko asia todella niin. Hän vahvistaa tämän väitteemme, sillä hän on erittäin tyytyväinen valintaansa, hän todistaa empimättä, että hän on saanut rahalleen täyden vastineen. Siinä uudessa mallissa, joka nyt tarjotaan kuormavaunujen ostajille, on joukko parannuksia ja ne todella lisäävät yleisarvoa. Tämän mallin suorituskyky ja taloudellisuus käytössä on merkille pantava. CHEVROLETIN $\frac{1}{2}$ tonnin alustassa on synkronivaihte, jossa hiljainen kakkonen, kuten ajanmukaisimmissa henkilövaunuissa. Rungon takaosaan on asennettu bensiinisäiliö ja etulokasuojan varapyörä, johon siis pääsee helposti käsiksi. Kaikkien mallien etuosaa on huomattavasti vahvistettu asentamalla tuki, joka yhdistää jäähdyttäjän, valonheittä-



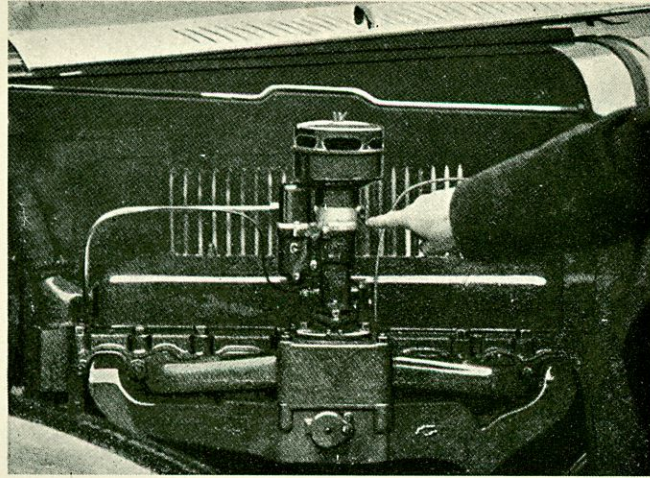
Etuosaa yhdistää tuki, joka vain yhdestä kohtaa on kiinni rungossa. Siksi se on poikkeuksellisen tukeva.

jät ja etulokasuojat keskenään. Tämä tuki on vain yhdestä kohtaa kiinni rungossa ja on kiinnityskohdassa kumieristys, joten huonon tien aiheuttama värinä ei pääse siirtymään etuosassa toisiinsa liitettyihin osiin. $\frac{1}{2}$ tonnin alustassa on etu- ja takajarrurumpujen sekä kuormavaunualustoissa etujarrurumpujen jarrupintaa suurennettu ja on rummut varustettu 12 vahvikelaipalla kestävyiden ja jäähdytyksen tehostamiseksi. Koko voimansiirto on yhä vahvistettu. Tasauspyörästä on tukevampi ja on siinä neljä hammaspyörää kahden asemesta. Kaikki tämä yhdessä lisää Chevrolet-vaunun kestävyttä. Sitäpaitsi on moottoriin nähden tehty monta tärkeää parannusta ja on se nyt entisestään tehokkaampi voimantulon ollessa vieläkin tasaisempi ja bensiinin kulutuksen yhä pienempi. Kaikin puolin vankka kuormavaunu!

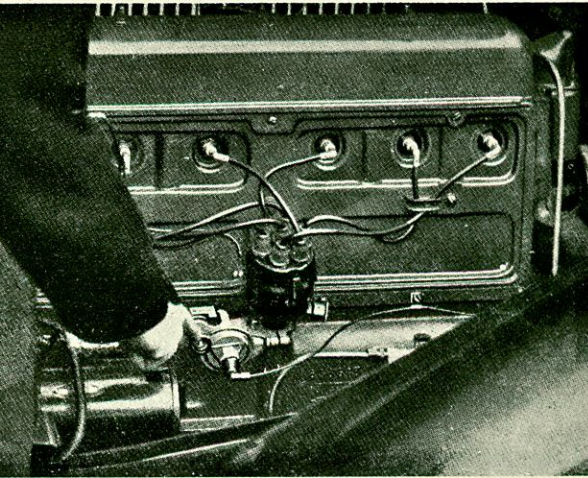
Katsokaa itse — kauttaaltaan todellinen kuormavaunu!



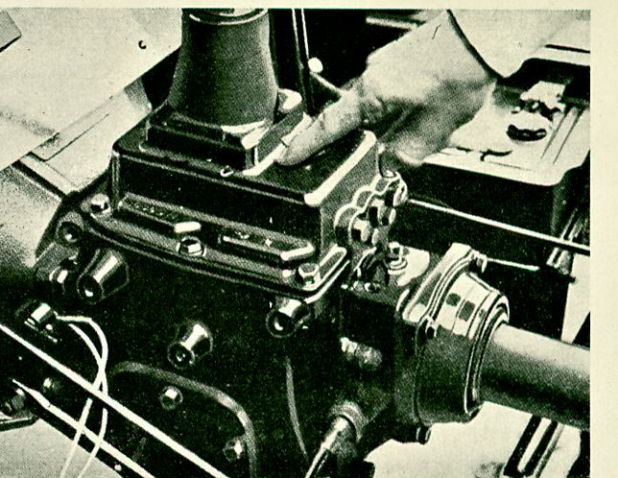
Kaikki kojeet ovat lentokonemallia, s.o. varustettu kellotaululla ja osoittimella. Kojetta tarkastaakseen tarvitsee kuljettajan vain hetkiseksi siirtää katseensa liikenteestä — hän ajaa siis huomattavasti varmemmin.



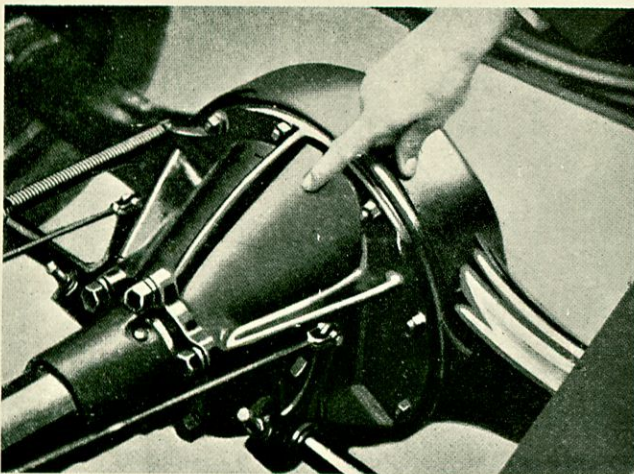
1933 Chevroletin moottorissa on täysin automaattinen etulämmityksen säätö ja siksi bensiinin kulutus on huomattavasti vähentynyt. Moottori on voimakkaampi ja nopeampi — erittäin suukas, todellinen kuormavaunumoottori.



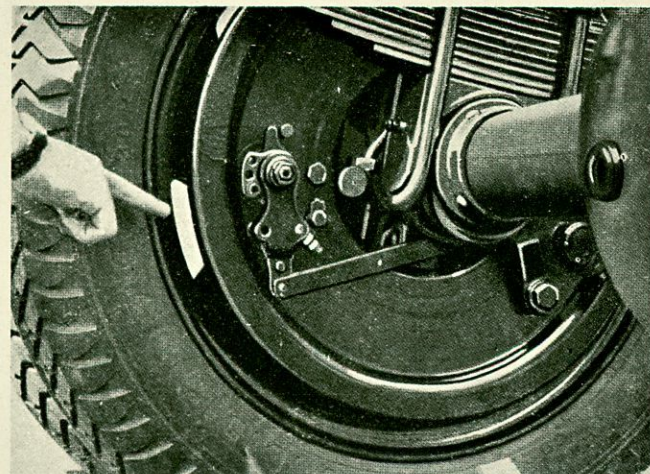
Käänteentekevä uutuus on n.s. octani-säätö — laite, jonka avulla sytytys voidaan kulloinkin soveltaa käytetyn polttoaineen laadun mukaan. Tällöin nakutukset tulevat ehkäistyiksi ja bensiinin kulutus vähenee tuntuvasti.



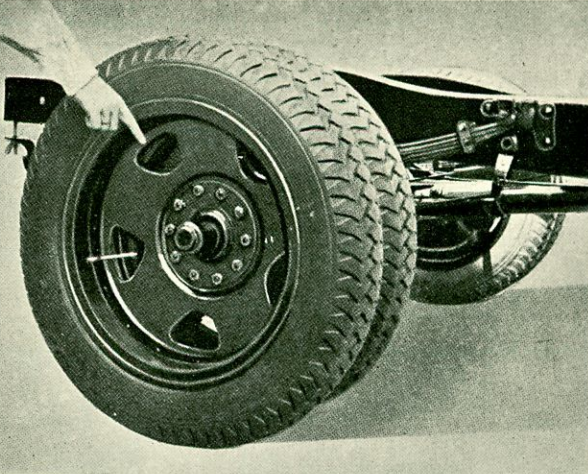
$\frac{1}{2}$ tonnin alustassa on synkronivaihte ja äänetön kakkonen. Kuormavaunu-alustoissa on vaihdelaatikko, jossa 4 vaihdetta eteen- yksi taaksepäin. Eritelmästä selviää, että välityssuhteet ovat joka suhteessa erittäin edulliset.



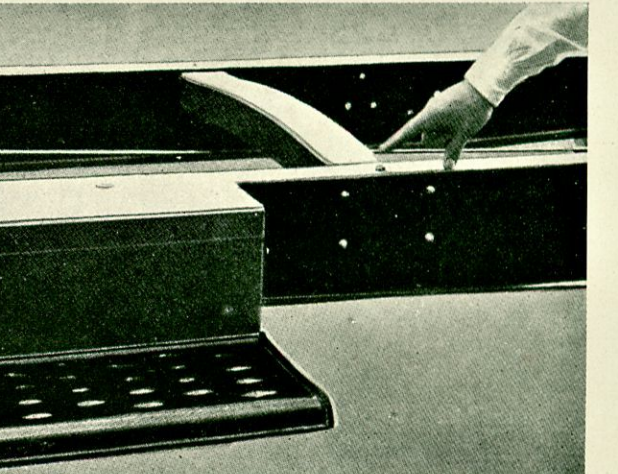
Taka-akselin koppa on kookkaampi ja varustettu vahvikelaipoilla. Tasauspyörästä on neljä hammaspyörää. Pieni vetopyörä on edestä laakeroitu kaksinkertaisen ja takaa yksinkertaisen SKF-laakerin varaan.



Kuormavaunualustojen nelipyöräjarrujen jarrutuspinna on yhteensä 1,589 sm^2 . Sekä etu- että takajarrurummut $\frac{1}{2}$ tonnin alustassa ja etujarrurummut kuormavaunuissa on vahvistettu kahdellatoista vahvalla vahvikelaipalla.



Molemmat kuormavaunualustat toimitetaan ostajan toivomuksen mukaan joko yksinkertaisilla tai kaksinkertaisilla takapyörillä. Pyörien irroittaminen ja asentaminen on erittäin yksinkertaista — kaikin puolin vaivatonta.



Sivukiskot kuormavaunualustoissa, joitten akseliväli on 3.33 ja 3.99 m, ovat 165 mm ja 170 mm korkeat, aineksen paksuus on 4.76 mm ja 5.55 mm sekä leveys 60.3 mm. Runko on joka yksityiskohtaa myöten kestävä.



GENERAL MOTORSIN TUOTE

Teknillinen eritelmä

AKSELINVÄLI: $\frac{1}{2}$ tonn. 109" — 2.77 m, $2\frac{1}{4}$ tonn. 131" — 3.33 m, 157" — 3.99 m.

MOOTTORI: 6-syl. kansiventtiili-moottori. Sylinteriläpimitta 84.14 mm. Iskun pituus 101.6 mm. Sylinteritilavuus 3.39 litr. Puristus-suhde 5.2 — 1. Jarrutettuja hv. 57 2,750 kierr. minuutissa. 3-laa-kerinen kampiakseli, staattisesti ja dynamisesti tasapainoitettu, varustettu vastapainoilla ja värinänvaimentajalla. Painaa 28.8 kg. Moottorin kiinnitys. $\frac{1}{2}$ tonn. Moottori kiinnitetty runkoon tasapainoittamalla. Moottorin neljä kiinnikettä eristetty rungosta kumilla. $2\frac{1}{4}$ tonn. Moottori 3 koh-taa kiinnitetty runkoon, mootto-rin etupään kiinnikkeessä kumi, kuten C.C.-alustassa, ja sivukiin-nikkeissä raudoitukset.

SYTYTYS: Delco Remy 6 volt. kennostositutys. Kojelaudassa tii-rikoimaton sytytyslukko. Imu-automaattinen asettelu. Kennosto 90 amp.tunt.

KAASUTTAJA: Carter WI-251-S pudotuskaasuttaja, jossa kiihdytyspumppu. Ilmanpuhdistaja. Ben-siinipumppu.

KYTKIN: Yksink. kuivalamelli-kytkin, kokonaan koteloitu.

Kytken läpimitat. $\frac{1}{2}$ tonn. Läpimitta 229 mm. Kitka-pinta 425 sm². $2\frac{1}{4}$ tonn. Läpi-mitta 254 mm. Kitkapinta 617 sm².

JÄÄHDYTYSTÖ: Keskipakois-pumppu, nelisiipinen tuulettaja. Kromattu jäähdyttäjän vaippa.

OHJAUSLAITE: Puoleksi itse-estävä. Välityssuhde 14 — 1.

ETUAKSELI: Muotoon taottu, I-leikkaus, käännettyä Elliot-ma-lia.

JARRUT: Mekaaniset 4-pyörä-jarrut, sisäpuolelta laajenevat, kunkin jarrurummun tarkistami-nen mukava.

Läpimitat. $\frac{1}{2}$ tonn. Rummun läpimitta, edessä 305 mm, takana 305 mm. Jarrukuorm. leveys, edessä 44.45 mm, takana 44.45 mm. Käsijarru vaikuttaa samoi-hin kenkiin kuin jalkajarru. Jar-rutus-pinta yhteensä 828.7 sm². $2\frac{1}{4}$ tonn. Jarrurummun läpimitta, edessä 305 mm, takana 406 mm. Jarrukuorm. leveys, edessä 44.45 mm, takana 63.50 mm. Käsijarru vaikuttaa eri kenkiin. Jarrutus-pinta yhteensä 1,589.6 sm².

VAIHDELAATIKKO: $\frac{1}{2}$ tonn. 3 vaihdetta eteen-, yksi taaksepäin. Toinen vaihde äänetön ja synkro-isoitu vaihdelaatikko. Välitys-suhde: I. 5.02 — I, II. 1.70 — 1, III: Suora. Taaksekäynti 3.40 — 1. Taka-akselin välitys 4.11 — 1. $2\frac{1}{4}$ tonn. 4 vaihdetta eteen-, yksi taaksepäin. Vaihdelaatikon vasemalla puolella 6-pulttinen luukku. Välityssuhde: Välitys yh-teenä: I. 7.22 — 1, 39.2 — 1, II. 3.47 — 1, 18.4 — 1, III. 1.74 — 1, 9.3 — 1, IV. Suora 5.4 — 1. Taaksekäynti 7.15 — 1, 38.8 — 1. Taka-akselin välitys 5.43 — 1.

RUNKO: $\frac{1}{2}$ tonn. Puristettua te-räspeltiä, taka-akselin kohdalta kaartuva. Viisi poikkikiskoa. Uusi kaksink. etupoikkikisko jäähdyt-täjän ja moottorin kiinnittämistä varten. Vahva bensiinisäiliön kan-natuskisko. Suurin kiskokorkeus 127 mm. Aineksen paksuus 3.57 mm. Suurin laippaleveys 57.15 mm. $2\frac{1}{4}$ tonn. Puristettua teräspeltiä, taka-akselin kohdalta kaar-tuva. U-muotoiset sivukiskot. Kak-sink. etupoikkikisko jäähdyttäjän ja moottorin kiinnittämistä var-ten. 131" alustassa suurin kisko-korkeus 165 mm. Aineksen pak-suus 4.76 mm. Laippaleveys 60.32 mm. 5 tukevaa poikkikiskoa. 157" alustan suurin kiskokorkeus 177.8 mm. Aineksen paksuus 5.55 mm. Laippaleveys 60.32 mm, 6 tukevaa poikkikiskoa.

TAKA-AKSELI: $\frac{1}{2}$ tonn. Puoleksi kantava, banjomallinen koppa, puristettu yhdestä kappaleesta. Vetoakselit on ulkopäästään va-rustettu leveällä laipalla, joka kannattaa pyörää, jolloin akselin ulkopäässä oleva rullalaakeri tu-lee välittömästi pyörän keskus-taan. $2\frac{1}{4}$ tonn. Puoleksi kantava, banjomallinen, kardaaniputki. Ta-kana tarkastusluukku. 131" alus-tassa 1 kardaani-nivel, 157" alus-tassa 2 niveltä ja 2 kardaani-akselia.

PYÖRÄT: $\frac{1}{2}$ tonn. Teräslanka-pyörät, vanteen läpimitta 18", le-veys 3". Varapyörä asennettu etu-lokasuojaan. $2\frac{1}{4}$ tonn. Vaihdetta-vat lautaspyörät, vanteen leveys 5" ja 6". Toimitetaan joko yksink. tai kaksink. takapyörät.

VANTEIDEN KOKO: 131" S ja 157" S. Standardi: Edessä 20×5 . Takana 20×6 . 131" D ja 157" D.

Standardi: Edessä 20×5 . Takana 20×5 .

RENKAAT: $\frac{1}{2}$ tonn. 5.25/18" pal-lorenkaat ylt'ympäri. $2\frac{1}{4}$ tonn. 131" S ja 157" S. Standardi: Edes-sä: 6.00/20 T.T. 6-kerr. Takana: 32×6 T.T. 8-kerr. Erikois: Edes-sä: 6.00/20 T.T. 6-kerr. Takana: 32×6 H.D. 10-kerr. 131" D ja 157" D. Standardi: Edessä: 6.00/20 T.T. 6-kerr. Erikois: Edessä: 30×5 H. D. 8-kerr. Takana: 30×5 H.D. 8-kerr.

JOUSET: $\frac{1}{2}$ tonn. Puolisoikeat. Edessä 914 mm pitkät ja 44.45 mm leveät, 8 liuskaa. Takajouset 1,372 mm pitkät, 44.45 mm leveät, 8 liuskaa. $2\frac{1}{4}$ tonn. Puolisoikeat. edessä 914 mm pitkät ja 44.45 mm leveät, 8 liuskaa 131" alustassa ja 9 liuskaa 157" alustassa. Takajou-set 1,143 mm pitkät ja 63.50 le-veät, 10 liuskaa. Etujousissa on iskuja vaimentavat jousiliuskat.

BENSIINISÄILIÖ: $\frac{1}{2}$ tonn. Asen-nettu rungon takaosaan, tilavuus 53 litraa. Sähköbensinimittari ko-jelaudassa. $2\frac{1}{4}$ tonn. Asennettu ohjaajan istuimen alle. Säiliön tilavuus 56.8 litraa.

VARUSTEET: Erillinen käynnis-tinmoottori ja generaattori. Valon-heittäjät, joissa häikäisemättömät lasit, yhdistetty pysähdys- ja taka-lamppu, nopeusmittari, lämpömit-tari, bensinimittari, öljynpaine-mittari, automaattinen etulämmi-tyksen säätö, valonheittäjien jal-kanasta, sytytyslukko, käsikaasu-säätö, sähkömerkinantotorvi, täy-dellinen työkalukokoelma, kone-peitto ja rintalevy, kojelauta, ta-kaa valaistu, 109" ja 131" alus-toissa etu- ja takalokasuojat. 157" alustassa etulokasuojat.

$2\frac{1}{4}$ TONNIN ALUSTAN PAI-NOJA KOSKEVIA LUKUJA:

| Malli: | Akselin-väli: | Kokonais-paino: |
|--------|----------------|--------------------|
| 131 S. | 3.33 m | 4.150 kg |
| 131 D. | 3.33 .. | 4.200 .. |
| 157 S. | 3.99 .. | 4.200 .. |
| 157 D. | 3.99 .. | 4.275 .. |
| | Alustan paino: | Alustan kuormitus: |
| 131 S. | 1.325 kg | 2.825 kg |
| 131 D. | 1.375 .. | 2.825 .. |
| 157 S. | 1.365 .. | 2.835 .. |
| 157 D. | 1.400 .. | 2.875 .. |

Pidätetään oikeus muuttaa eritelmää ja varusteita.